

Konferenz Kommunales Infrastruktur-Management (KIM)  
06.09.2018, Berlin

# **Verkehrsinfrastrukturfinanzierung im föderalen System**

*Eine institutionenökonomische Analyse mit Bezug zum kommunalen ÖPNV*

Tim Becker

TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)

*Dieser Vortrag basiert auf gemeinsamen Forschungsarbeiten mit Prof. Dr. Thorsten Beckers und Johannes Frey.*

# Agenda

---

- 1 Einleitung**
- 2 Grundlagen**
- 3 Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene**
- 4 Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme**
- 5 Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen**
- 6 Fazit und Ausblick**

# Agenda

- 1** Einleitung
- 2** Grundlagen
- 3** Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4** Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5** Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6** Fazit und Ausblick

# Einleitung

---

## Ausgangslage

- Verkehrswende als Teil der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung
- Notwendigkeit zur Durchführung von Ersatzinvestitionen und umfangreichen Kapazitätserweiterungsinvestitionen in Deutschlands kommunal organisiertem ÖPNV
- Status quo in Deutschland: Eigenfinanzierung des (kommunalen) ÖPNV durch Städte und Gemeinden sowie Finanzierung von Neu- / Ausbaumaßnahmen durch den Bund über das GVFG
- Koalitionsvertrag der Bundesregierung (2018): ab 2021 Aufwuchs auf jährlich eine Milliarde Euro und anschließende Dynamisierung des GVFG-Bundesprogramms

## Fokus des Vortrags

- Zentrale (Ko-)Finanzierung von dezentralen (kommunalen) Verkehrsinfrastrukturinvestitionen (bspw. im Rahmen von Zweckzuweisungssystemen)
  - Grundlegende Rationalität sowie Vorteile zentraler (Ko-)Finanzierung
  - Damit einhergehende Probleme sowie Nachteile zentraler (Ko-)Finanzierung
- Ausgestaltungsoptionen und Wirkungen solcher Finanzierungslösungen

## Methodik

- Betrachtung der Beziehung zwischen zentraler und dezentraler Ebene (in Deutschland Bund und Länder bzw. Kommunen) als Prinzipal-Agent-Verhältnis
- Analysen unter Rückgriff auf die Neue Institutionenökonomik und dabei insbesondere auf die positive Prinzipal-Agent-Theorie

# Agenda

- 1 Einleitung
- 2 Grundlagen
- 3 Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4 Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5 Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6 Fazit und Ausblick

# Bereitstellung, Finanzierung und Leistungserstellung von (Verkehrs-)Infrastrukturen

---

## Im Fokus dieses Vortrags

- Aufgabe der Fällung und Umsetzung von Bereitstellungsentscheidungen für dezentrale Verkehrsinfrastrukturen im föderalen System

## Bereitstellung und Finanzierung

- Bereitstellung = Entscheidung über das Angebot eines Gutes bzw. einer Leistung (hier: dezentrale Verkehrsinfrastrukturen), insbesondere
  - die Menge (bzw. Kapazität),
  - die Qualität und
  - den Preis
- Zentrale Fragen bei der Bereitstellung und Finanzierung
  - Design der Entscheidungsfindung über Projekte / Ausgabenbereiche
  - Herkunft der Mittel zur Finanzierung der Projekte

## Leistungserstellung = Umsetzung von Bereitstellungsentscheidungen

- Herstellung des Gutes bzw. der Leistung (Produktion)
- Wertschöpfungsstufen: (Planung), Bau, Erhaltung, Betrieb sowie wertschöpfungsstufen- bzw. aufgabenübergreifendes Management

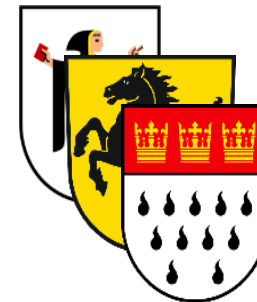
# Mehrebenensysteme und Zuordnung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung (1/3)

## Aufbau von Staaten: Mehrebenensysteme („multi-level governance“)

- Abstraktion: Zentrale und dezentrale Ebene
- In der Realität auch Zwischenebenen

## Föderales System in Deutschland: Verschiedene Gebietskörperschaften

- Bundesebene („Bund“)
- Landesebene („Länder“)
- Kommunale Ebene („Städte, Kreise und Gemeinden“)
- Ggf. noch weitere Ebenen: Regierungspräsidien etc.
- Ähnlich (im weiten Sinne): z.B. Schweiz, USA; zentralistisch(er): z.B. Frankreich, UK



Quelle: Wikipedia.

# Mehrebenensysteme und Zuordnung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung (2/3)

---

## Notwendigkeit in Mehrebenensystemen

- Zuordnung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten auf die verschiedenen Ebenen
- Zuordnung von Einnahmeerhebungskompetenzen auf die verschiedenen Ebenen

## Dabei werden häufig die folgenden Prinzipien beachtet

- Subsidiaritätsprinzip: Höhere Ebenen übernehmen nur dann Aufgaben, wenn diese dort besser erfüllt werden können als auf niederen Ebenen
- Konnexitätsprinzip: Übereinstimmung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten
- Prinzip der institutionellen Kongruenz: Steuerzahler, Entscheidungsträger und Nutznießer hinsichtlich einer bestimmten öffentlichen Aufgabe befinden sich auf einer Ebene

## Resultat: Aktiver und passiver Finanzausgleich im Mehrebenensystem

- Je nach Ausgestaltung mehr oder weniger Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten sowie Einnahmeerhebungskompetenzen auf zentraler bzw. dezentraler Ebene
- Außerdem: Ausmaß an Ausgleichszahlungen innerhalb (horizontaler Finanzausgleich) und zwischen (vertikaler Finanzausgleich) den Ebenen

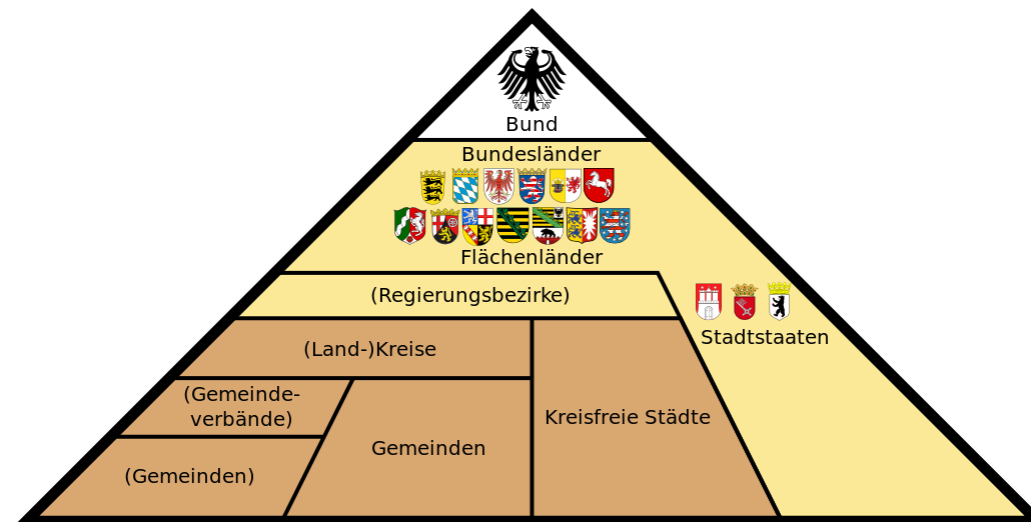


# Mehrebenensysteme und Zuordnung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung (3/3)

## In Deutschland unterschiedliche Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten der föderalen Ebenen für Verkehrsinfrastrukturen

- Bund: Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege (Deutsche Bahn), Bundeswasserstraßen
- Länder: Landes- / Staatsstraßen, Flug- und See- / Binnenhäfen
- Kommunen: Kommunale Straßen, Kommunaler ÖPNV

In der Realität werden diese klaren Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten teilweise durchbrochen, z.B. im Rahmen des GVFG (allerdings mit verhältnismäßig geringem Finanzmittelvolumen)



Quelle: Wikimedia Commons.

# Agenda

---

- 1** Einleitung
- 2** Grundlagen
- 3** Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4** Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5** Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6** Fazit und Ausblick

# Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene

## Beziehung zwischen zentraler und dezentraler Ebene als zweifaches Prinzipal-Agent-Verhältnis...

- 1) ... hinsichtlich der Aufgabe der Fällung von Bereitstellungsentscheidungen, welche durch die zentrale Ebene finanziert werden
- 2) ... hinsichtlich der Aufgabe der Umsetzung von vorab durch die (zentrale oder) dezentrale Ebene gefällten und von der zentralen Ebene finanzierten Bereitstellungsentscheidungen im Rahmen der Leistungserstellung

### Zentrale Ebene



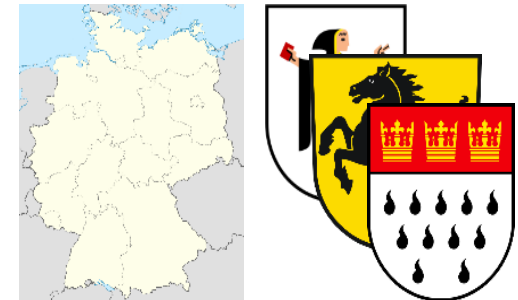
- Etablierung von Vorgaben
- Finanzierung

### Auftragsbeziehung



- Fällung von Bereitstellungsentscheidungen
- Leistungserstellung

### Dezentrale Ebene



- Fällung von Bereitstellungsentscheidungen unter Vorgaben
- Leistungserstellung

Quelle: Eigene Darstellung.

# Agenda

---

- 1** Einleitung
- 2** Grundlagen
- 3** Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4** Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5** Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6** Fazit und Ausblick

# Grundlegende Rationalität

---

## Grundlegende Rationalität zentraler Finanzierung dezentraler Bereitstellungsentscheidungen

- Geringere Erhebungskosten für Finanzmittel auf zentraler Ebene aufgrund von Skalen- und sachlichen Verbundeffekten
- Bessere Möglichkeit der Umsetzung von Zielen der zentralen Ebene
  - Spezifische (verkehrs-)politische Ziele (z.B. Lenkungsziele)
  - Ziel der Meritorisierung (Sicherstellung eines bestimmten Angebots eines Gutes auf dezentraler Ebene)
  - Ziel der Etablierung bestimmter (distributiv motivierter) Standards zur Vereinheitlichung der Gegebenheiten auf der dezentralen Ebene
- Mögliche Internalisierung von räumlichen Spill-over-Effekten (z.B. bei hohen Anteilen von über die Grenzen der dezentralen Einheiten hinausgehenden Verkehren)
- Mögliche Verringerung von Koordinationsproblemen bei der Implementierung von mit hohen Koordinationserfordernissen einhergehenden Gütern (z.B. Vertriebssystemen)

## Anwendbar auf verschiedene Infrastrukturen und Angebote im Verkehrsbereich

- ÖPNV (oder auch SPNV)
- Kommunale Straßen
- Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- ...

# ... und damit einhergehende Probleme (1/2)

---

## **Mögliche Probleme aufgrund von Informationsasymmetrien (Moral hazard)**

- Hidden Information: Dezentrale Ebene verfügt über Informationen, die der zentralen Ebene vorenthalten oder gezielt opportunistisch ausgenutzt werden
- Hidden Action: Beobachtbarkeit / Nachvollziehbarkeit der Handlungen der dezentralen Ebene ist eingeschränkt, sodass zentrale Ebene Effizienz der dezentralen Ebene nicht beurteilen kann

## **Konkrete (mögliche) Probleme hinsichtlich der Fällung von Bereitstellungsentscheidungen (in Abhängigkeit der Ausgestaltung der zentralen (Ko-)Finanzierung)**

- (Ausschließliche) Fokussierung der dezentralen Ebene auf von zentraler Ebene finanzierte Projekte und somit ggf. Verdrängung von gesamtwirtschaftlich effizienteren Projekten
  - bei Engpass an Finanzmitteln auf dezentraler Ebene im Kontext von Mitfinanzierungspflichten
  - bei Engpass an Planungskapazitäten auf dezentraler Ebene
- Gefahr des Nicht-Einbezugs von Folgekosten (Betriebs- und Instandhaltungskosten) in die Bereitstellungsentscheidung, falls Investitionskosten von zentraler Ebene finanziert werden
- Mangelhafte Auswahl von gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Projekten aufgrund von überproportionaler Gewichtung dezentraler Interessen
- Allgemeine Überinvestitionsprobleme
- Mitnahmeeffekte

## ... und damit einhergehende Probleme (2/2)

---

### **Konkrete (mögliche) Probleme bei der Umsetzung von Bereitstellungsentscheidungen im Rahmen der Leistungserstellung**

- Geringere Kosteneffizienz der Leistungserstellung auf der dezentralen Ebene bei (ausschließlich) zentraler Finanzierung aufgrund geringen Kostenbewusstseins im Zusammenhang mit der fehlenden Finanzierungsverantwortung der dezentralen Ebene

### **Generelle Anmerkung**

- Tatsächliche Ausnutzung der vorgestellten Opportunismuspotentiale hängt von konkret gegebener Situation und den Eigenschaften der handelnden Akteure ab
- Tendenziell anreizschwache Systeme im öffentlichen Sektor

# Agenda

---

- 1** Einleitung
- 2** Grundlagen
- 3** Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4** Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5** Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6** Fazit und Ausblick



# Zentrale Ausgestaltungsoptionen zur Eindämmung von Problemen aufgrund von Informationsasymmetrien (1/2)

---

## Idealtypische Lösungen zur Eindämmung von Moral Hazard-Problemen

- Etablierung von Anreizen (durch Übertragung von Risiken an den Agenten)
- Monitoring / Überprüfung des Agenten

## Etablierung von Anreizen durch Übertragung von Risiken an die dezentrale Ebene

- Mitfinanzierungspflichten der dezentralen Ebene und damit Übertragung von Kostenrisiken zur Etablierung von Anreizen
  - hinsichtlich der Fällung von effizienten Bereitstellungsentscheidungen (investive Effizienz) und
  - anschließend einer kosteneffizienten Leistungserstellung
- Dabei zu diskutieren: Konkrete Ausgestaltung der Übertragung der Kostenrisiken
  - Art der Kostentragung durch die (de-)zentrale Ebene (prozentuale Anteile, Fixbeträge etc.)
  - Kostenarten, welche durch die (de-)zentrale Ebene finanziert werden
  - Ausmaß an differenzierteren Kostenteilungsregeln, z.B. bei Kostenüberschreitungen
- Damit einhergehender Nachteil: Einschränkung der Autonomie der dezentralen Ebene (insbesondere haushalterische Flexibilität)
- Tendenziell Bevorteilung besser situerter dezentraler Einheiten, die den Eigenanteil einfach(er) aufbringen können

# Zentrale Ausgestaltungsoptionen zur Eindämmung von Problemen aufgrund von Informationsasymmetrien (2/2)

---

## Monitoring / Überprüfung der Handlungen der dezentralen Ebene

- Ausmaß an Prüf- und Kontrollaktivitäten der zentralen Ebene; dabei hinsichtlich der Fällung der Bereitstellungsentscheidungen und der Leistungserstellung von großer Bedeutung
  - Beschreib- und Messbarkeit
  - Nachvollziehbarkeit
- Ausmaß an Prüf- und Kontrollaktivitäten durch (externe) Dritte, z.B. Rechnungshöfe
- Damit einhergehende Nachteile: Transaktionskosten bzw. „agency costs“ des Monitorings

## Standardisierungsaktivitäten als potentielles Substitut für die Etablierung von Anreizen / Monitoring

- Standardisierung von Bewertungsverfahren bei der Fällung von Bereitstellungsentscheidungen (z.B. Standardisierte Bewertung im GVFG-Bundesprogramm) zur Verbesserung der Beschreib- und Messbarkeit, Nachvollziehbarkeit der Fällung der Bereitstellungsentscheidungen und zur Erhöhung von Transparenz (im Hinblick auf eine gesellschaftliche Kontrolle)
- Standardisierung von Prozessen bei der Leistungserstellung (z.B. Vergaberecht) zur Verringerung von Opportunismuspotentialen und zur Erhöhung von Transparenz (im Hinblick auf eine gesellschaftliche Kontrolle)
- Damit einhergehende Nachteile: Kosten für die Etablierung und Nutzung von Standards

# Zentrale Ausgestaltungsoptionen – Fördergegenstand

---

## **Ausgestaltung des Fördergegenstands für die zentrale Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen (Breite vs. enge Förderung)**

- Auswahl der zu fördernden Ausgabeart (Ausgabenbereiche bzw. Wertschöpfungsstufen)
- Auswahl des zu fördernden Verkehrsinfrastrukturtyps
- Detaillierungsgrad der zu fördernden Projekte, Maßnahmen bzw. Konzepte

## **Starke Bedeutung der vorgegebenen Outputebene / des Fördergegenstands**

- (Optimaler) Detaillierungsgrad der Förderung (Breite vs. enge Förderung) hängt in hohem Maße vom Vorhandensein von Wissen auf zentraler Ebene ab
  - Output-Wissen = Wissen über die Funktion (und ggf. zentrale Charakteristika) des gewünschten Outputs
  - Input-Wissen = Detailliertes Wissen über die technischen und systemischen Eigenschaften des gewünschten Outputs und über den vorgelagerten Transformationsprozess
- Geringes Ausmaß an Input-Wissen auf zentraler Ebene (und geringe Möglichkeiten des Erwerbs von Wissen / Einbezugs von dezentralen Wissens) spricht eher für breite Förderung
- Hohes Ausmaß an Input-Wissen auf zentraler Ebene (bzw. große Möglichkeiten des Erwerbs von Wissen / Einbezugs von dezentralen Wissens) spricht eher für enge Förderung
- Dabei zu beachten: Möglichkeiten des Monitorings bzw. der Etablierung von Standardisierungsaktivitäten hängen ebenso mit dem Vorhandensein von Input-Wissen auf zentraler Ebene zusammen

# Agenda

---

- 1** Einleitung
- 2** Grundlagen
- 3** Prinzipal-Agent-Verhältnis zwischen zentraler und dezentraler Ebene
- 4** Rationalität zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen und damit einhergehende Probleme
- 5** Ausgestaltungsoptionen zentraler (Ko-)Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen
- 6** Fazit und Ausblick

# Fazit und Ausblick

---

## Fazit

- Beziehung zwischen zentraler und dezentraler Ebene bei der Bereitstellung und Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen kann als Prinzipal-Agent-Verhältnis betrachtet werden
- Grundlegende Rationalität sowie Vorteile zentraler (Ko-)Finanzierung
  - Geringere Erhebungskosten für Finanzmittel auf zentraler Ebene
  - Bessere Möglichkeit der Umsetzung von Zielen der zentralen Ebene
- Damit einhergehende (mögliche) Probleme sowie Nachteile zentraler (Ko-)Finanzierung
  - Fällung von effizienten Bereitstellungsentscheidungen ggf. schwieriger erreichbar
  - Geringere Kosteneffizienz der Leistungserstellung auf der dezentralen Ebene bei zentraler Finanzierung
- Ausgestaltungsoptionen
  - Etablierung von Anreizen durch Übertragung von Risiken an die dezentrale Ebene
  - Monitoring / Überprüfung der Handlungen der dezentralen Ebene
  - Starke Bedeutung der vorgegebenen Outputebene / des Fördergegenstands

## Ausblick

- Ausgestaltung des GVFG-Bundesprogramms mit gesteigertem Finanzmittelvolumen: Weiterführung des bisherigen Finanzierungsregimes oder Ausdehnung auf weitere Fördergegenstände?
- Umgang mit fehlenden Planungskapazitäten in den Kommunen als Engpass für die Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontaktdaten

Tim Becker (tib@wip.tu-berlin.de, Tel. Nr. 030 314-25573)

# Quellen / Literatur

---

## Quellen / Literatur

- Beckers, T. (2017): Finanzierung von nachhaltiger Infrastrukturentwicklung im Verkehrssystem – Die (institutionen-)ökonomische Perspektive, Vortrag auf der Jahrestagung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Braunschweig.
- Beckers, T. / von Hirschhausen, C. / Klatt, J. P. / Winter, M. (2007): Effiziente Verkehrspolitik für den Straßensektor in Ballungsräumen: Kapazitätsauslastung, Umweltschutz und Finanzierung; Endbericht zu dem Projekt „Instrumente zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Ballungsräumen“ im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) des BMVBS.
- CDU / CSU / SPD (2018): Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 19. Legislaturperiode.
- Ostrom, E. / Schroeder, L. / Wynne, S. (1993): Institutional incentives and sustainable development: Infrastructure policies in perspective, Boulder: Westview Press.
- Veenemann, W. / Mulley, C. (2018): Multi-level governance in public transport: Governmental layering and its influence on public transport service solutions, in: Research in Transportation Economics, DOI: 10.1016/j.retrec.2018.07.005.

## **Ausgestaltung des Fördergegenstands für die zentrale Finanzierung dezentraler Verkehrsinfrastrukturen**

- Auswahl der zu fördernden Ausgabeart (Ausgabenbereiche bzw. Wertschöpfungsstufen)
- Auswahl des zu fördernden Verkehrsinfrastrukturtyps
- Detaillierungsgrad der zu fördernden Projekte, Maßnahmen bzw. Konzepte

## **Auswahl der zu fördernden Ausgabeart (konsumtive und / oder investive Ausgabenbereiche bzw. Wertschöpfungsstufen)**

- Neu- und Ausbauprojekte
- Ersatzinvestitionen / Größere Erhaltungsmaßnahmen
- Instandhaltung / Kleinere Erhaltungsmaßnahmen
- Betrieb
- (Vorgelagerte Planung)

**Anmerkung: Es ist ggf. auch sinnvoll Ausgabearten zu finanzieren, welche mit ähnlichen Effekten hinsichtlich Kapazitätserweiterungen einhergehen wie Neu- und Ausbauprojekte (Fahrzeuge, Leit- und Sicherheitstechnik, ...)**



## Auswahl des zu fördernden Verkehrsinfrastrukturtyps

- Verkehrsinfrastrukturspezifische Förderung (bspw. ausschließlich U-Bahnen)
- Förderung bestimmter Bündel an Verkehrsinfrastrukturen (bspw. Schnellbahnsysteme)
- Verkehrsträgerübergreifende Förderung (bspw. alle kommunalen Verkehrsinfrastrukturen)

## Detailierungsgrad der zu fördernden Projekte, Maßnahmen bzw. Konzepte

- Förderung von einzelnen Projekten bzw. Maßnahmen (Inputorientierung)
- Förderung von Gesamtverkehrskonzepten (Outputorientierung)
- Förderung von einzelnen Projekten bzw. Maßnahmen bei Einbettung in ebenso zu bewertende Gesamtverkehrskonzepte (Mischvariante)

# Zentrale Ansätze für die Analyse und Bewertung der Eignung von Finanzierungslösungen

## Finanzmittel aus Einnahmequellen

- Ansatzpunkte: Infrastruktur, Rollmaterial, Verkehrsangebote, Anlieger, Drittnutzer, ..., Bürger / Steuerzahler
- Anlass: bei Nutzung, unabhängig von Nutzung
- Form: (Einmalzahlungen,) zeitbezogene Zahlungen, Entfernungs- / Routenbezogene Zahlungen, ...



## Institutionelle Lösung für die Bereitstellung und Finanzierung

- Kompetenzzuordnungen (an Parlament, Behörden / Regulierer, ...) und Entscheidungs- / Koordinationsregeln sowie Fristigkeiten  
Typische Lösungen: Eigenständige Kreislaufstrukturen („ausgelagerte Fonds“), Haushalts-integrierte Kreislaufstrukturen („haushaltsinterne Fonds“), Haushalt, ...
- Umfang der Kapitalaufnahme im Kontext der deutschen Schuldenbremse (Art. 115 GG) und der europäischen Schuldenbremse („Maastricht“)



## Ausgabenzwecke / Finanzierungsbereiche

- Infrastruktur, Rollmaterial, Verkehrsangebote
  - bei Infrastruktur: Neue Kapazität (Ausbau, Neubau), Erhaltung, Betrieb
  - bei Rollmaterial: Neue Kapazität, Instandhaltung, Betrieb
- Allokativ und/oder distributiv / strukturpolitisch bedeutsame Maßnahmen

### Wohlfahrtsökonomik

- Erhebungskosten
  - Lenkungs- / Verdrängungswirkungen
- Zu beachten: (Rechtliche) Kompatibilität mit institutioneller Lösung für B.u.F.

### Institutionenökonomik

- Ziel: Effektivität und Effizienz von Finanzierungsregimen
- ... u.a. bedingt durch Umfang an politischer Selbstbindung
- Zu beachten: Geringe politische TAK bei Einnahme- / Ausgabeanpassungen durch Abkehr bzw. Modifikation des klassischen haushalterischen Ansatzes ggf. sinnvoll möglich

### Wohlfahrtsökonomik

Politischer Entscheidungsbedarf zu intergenerativer Verteilungsfrage

### Wohlfahrtsökonomik

- Bewertung der Projektwirkungen
- Gesellschaftliche / politische Ziele (Bzw. politische Selbstbindung und Akzeptanz der Ergebnisse des freien Spiels der wirtschaftlichen Kräfte)

Quelle: Beckers (2017).